

² Ерошкин Н.П. Самодержавие накануне краха. М., 1975. С. 62.

³ Опыт российских модернизаций XVIII–XIX века. / Отв. ред. В.В. Алексеев. М., 2000. С. 58.

⁴ Шумкин Н.Г. К вопросу о состоянии военного производства на казенных горных заводах Урала накануне Первой мировой войны. // Социально-экономическое и политическое развитие Урала в XIX–XX вв.: к 90-летию со дня рождения В.В. Адамова. Сб. науч. ст. Екатеринбург, 2004. С. 189–190.

⁵ Дмитриев А.В. Златоуст — Капфенберг (Все ли в прошлом?). // Россия и Западная Европа: взаимодействие индустриальных культур. 1700–1950. Официальные материалы международной научной конференции. Екатеринбург, 1996. С. 21.

⁶ Государственный архив Свердловской области (ГАСО). Ф. 24. Оп. 19. Д. 1312. Л. 35–36.

⁷ ГАСО. Ф. 24. Оп. 20. Д. 1687. Л. 4.

⁸ Дмитриев А.В. Златоуст — Капфенберг (Все ли в прошлом?) // Россия и Западная Европа: взаимодействие индустриальных культур. 1700–1950. Официальные материалы международной научной конференции. Екатеринбург, 1996. С. 22.

А.Е. Курлаев (УрГУ)

ЗАВОДЫ МИНИСТЕРСТВА АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР НА УРАЛЕ (1941–1966 гг.)

Автомобильная промышленность возникла на Урале в тяжелые годы Великой Отечественной войны. Эвакуированные в 1941 г. на Южный Урал из Москвы цеха автомобильного завода им. Сталина положили начало строительству в г. Миассе первого в крае автосборочного предприятия. 8 июля 1944 г. с его конвейера сошел первый уральский автомобиль. Новая отрасль промышленности возникла не на пустом месте. К этому времени Урал уже на протяжении двух с половиной столетий был известен как крупнейший центр металлургии, а в предвоенные годы здесь появилась и отрасль тяжелого машиностроения.

Упоминание о первых шагах уральской автомобильной промышленности, связанное с началом серийного производства автомобилей на первом заводе в г. Миассе, было опубликовано в №7–8 журнала «Автомобиль» за 1944 г.¹ До 1980-х гг. практически все работы имевшие отношение к автомобильной промышленности Урала касались завода в г. Миассе. Но как эти работы, так и ряд книг посвященные истории Уральского автомобильного, Уральского автомоторного, Кур-

ганского колесных тягачей, Ижевского машиностроительного заводов Министерства автомобильной промышленности СССР, относятся к художественному или историко-публицистическому жанру². Книги написаны к юбилеям предприятий журналистами либо бывшими работниками завода, но не историками. Тем не менее, некоторые факты, даты, данные о производстве и номенклатуре продукции заслуживают внимания.

Предприятия не существовали сами по себе, а входили в сложную развивающуюся структуру Минавтопрома СССР. Одним из первых предприятий в автомобилестроении Урала стал завод «Автоприцеп» №1, введенный в эксплуатацию в г. Ирбите в 1929 г. На основе имеющихся архивных документов мы предприняли попытку определить круг предприятий, действующих в крае в системе отечественного автомобилестроения. Первоначально автомобилестроение было сосредоточено в Народном комиссариате среднего машиностроения (НКСМ), впоследствии трансформировавшегося в Министерство автомобилестроения СССР. В конце 1941 г. с Московского автозавода имени Сталина было вывезено оборудование в гг. Ульяновск, Петропавловск, Троицк, Челябинск, Миасс, Курган. В результате эвакуации на Урале появилось три новых предприятия, входящих в ГлававтоЗиС (Главное управление автозаводами им. Сталина Наркомсредмаша СССР): Миасский автомобильный, Челябинский кузнечно-прессовый и Шадринский автоагрегатный заводы.

В 1942 г. в НКСМ входили предприятия прямого подчинения (Алтайский тракторный завод, завод «Красная Этна», Ярославский АЗ, Горьковский АЗ), несколько главных управлений (Главтрактородеталь, Главмотовелопром, Главтрансмаш, ГлававтоЗиС, Главсмежпром, Главподшипник), управления, НИИ «НАТИ»³.

На Урале в подчинении ГлававтоЗиС находились вышеупомянутые Миасский автомобильный, Челябинский кузнечно-прессовый, Шадринский автоагрегатный заводы, в ведении Главмотовелпрома — Ижевский завод мотоципел и Ирбитский мотозавод, в Главтрансмаше — завод автоприцепов №1 в г. Ирбите. Имеется также акт от 15.11.1945г. передачи Сосвинского автоприцепного завода из системы НКСМ — Наркомтяжмашу⁴.

В послевоенные годы производство автомобилей получило дальнейшее развитие. Бурный рост экономики государства, интересы его обороны, научно-технический прогресс предопределили интенсивное развитие автомобилестроения в стране. В 1945–1948 гг. в структуре

управления автомобилестроением происходит реорганизация, появляются новые Главные управления: автомобильных заводов (Глававто); автосборочных, автобусных и автоприцепных заводов (Глававтосборприцеп), по сбыту автомобильной промышленности (Глававтотракторсбыт), Государственный институт по проектированию заводов автомобильной промышленности (Главгипроавтопром), научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт «НАМИ».

В период 1939–1991 гг. название органа управления автомобильной промышленностью СССР неоднократно менялось:

Народный комиссариат среднего машиностроения СССР (1939–1945 гг.)

Народный комиссариат автомобильной промышленности СССР (1945–1946 гг.)

Министерство автомобильной промышленности СССР (1946–1947 гг.)

Министерство автомобильной и тракторной промышленности СССР (1947–1953 гг.)

Министерство автомобильного, тракторного и сельскохозяйственного машиностроения СССР (1954–1955 гг.)

Министерство автомобильной промышленности СССР (1956–1957 гг.)

Министерство автомобильной промышленности СССР (1965–1991 гг.)

В 1965 г. предприятия передавались из Совнархозов в министерства, но у нас пока нет данных о структуре управления автомобилестроением в период существования совнархозов. Передавая большое значение развитию автомобильной промышленности, ЦК КПСС и Совмин СССР постановили образовать общесоюзное министерство автомобильной промышленности. Постановлением Совета Министров СССР от 28.10.1965 г. №808 и приказом министерства от 29.10.1965г. №4 утверждена структура центрального аппарата Министерства автомобильной промышленности. В него входили главные управления по производству: грузовых автомобилей, спецавтотранспорта, легковых автомобилей и автобусов, автомобильных двигателей, автомобильных агрегатов, автозапчастей, автомобильного и тракторного электрооборудования и приборов, подшипников, мотоциклов и велосипедов, МТС, капитального строительства, а также 12 управлений и 8 отделов.

В перечне организаций Минавтопрома по состоянию на 1.01.1966 г. имелось 3 предприятия непосредственного подчинения

(ЗИЛ, ГАЗ, завод «Красная Этна» в г. Горьком). Остальные заводы находились в ведении главных управлений.

Таблица

Заводы Минавтопрома на территории Уральского региона в 1966 г.

Главные управления по производству:	Всего заводов	Заводы в Уральском регионе	Место нахождения
автомобильных агрегатов	20	Шадринский автоагрегатный	Шадринск
автозапчастей	24	—	—
автомобильного и тракторного эл. оборудования и приборов	18	—	—
автомобильных двигателей	18	Челябинский автомеханический	Челябинск
грузовых автомобилей	20	Курганский колесных тягачей Уральский автомобильный Челяб. кузнечно-прессовый ЦКТБ колесного производства	Курган Миасс Челябинск Челябинск
легковых автомобилей и автобусов	12	—	—
мотоциклов и велосипедов	14	Атигский машиностроительный Ирбитский мотоциклетный	г. Атиг Ирбит
подшипников	31	6-й ГПЗ 17-й ГПЗ 19-й ГПЗ	Свердловск Курган Ижевск
спецавтотранспорта	21	Ирбитский автоприцепов Машиностроительный автомобильных и тракторных прицепов Тавдинский механический	Ирбит Челябинск Тавда

Кроме вышеупомянутых Главных управлений в структуру министерства входили управление главного металлурга, управление главного технолога, включавшего 2 КБ (в т.ч. одно в г. Кургане), 7 НИИ (в т.ч. Институт автоматизации и механизации машиностроения в г. Челябинске), управление кадров и учебных заведений, включав-

шего 24 учебных заведения (в т.ч. Ирбитский мотоциклетный, Миасский автомеханический, Челябинский вечерний механический, Шадринский автомеханический техникумы)⁵.

Таким образом, к началу 1966 г. на территории Уральского региона в системе Минавтопрома находилось 13 заводов, 2 конструкторских бюро, 1 научно-исследовательский институт, 4 отраслевых техникума для подготовки специалистов. Помимо сборочных производственных объединений была создана разветвленная сеть заводов, производящих различные комплектующие узлы и детали автомобилей. Возник сложный производственный комплекс предприятий, подчиняющихся Министерству автомобильной промышленности СССР.

Примечания

¹ История автомобилестроения за 50 лет советской власти: библиографический указатель выборочной книжной, журнальной и газетной литературы за 1917–1967 гг. М., 1967. С. 184.

² Гравишкис В. Урал ЗИС. Заметки к истории Уральского автомобильного завода. Челябинск, 1947; Танов Ю.П. По пути технического прогресса (из опыта работы уральских автомобилестроителей). Челябинск, 1961; Н.Г. Жугин, В.М. Коган. Реконструкция машиностроительного предприятия в условиях научно-технического прогресса. Челябинск, 1974; Манин А.В. Уральский автомобильный. Челябинск, 1987; Манин А.В. Завод у подножья Ильмен. Челябинск, 1991; Машков В.Н., Лигостаев Н.В. Уральский ЗИЛ. Летопись Уральского авторемонтного завода. 1967–1992 гг. Екатеринбург, 1993; Ривелис И.И. Уральский брат «Москвича». Свердловск, 1990; Севастьянов А.С. Здесь рождаются «Ураганы». Челябинск, 1992.

³ РГАЭ. Ф. 8115. Оп. 2. Д. 145. Л. 35.

⁴ РГАЭ. Ф. 8115. Оп. 2. Д. 609. Л. 1.

⁵ РГАЭ. Ф. 398. Оп.1. Д. 63. Л. 27–31.

В.Е. Курлаев (УрГУ)

ВЫПУСК БОЕПРИПАСОВ НА УРАЛЬСКИХ ПРЕДПРИЯТИЯХ НАРКОМАТА ЧЕРНОЙ МЕТАЛЛУРГИИ ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (1941–1945)

Заводы Наркомата черной металлургии (НКЧМ) находившиеся на Урале за годы войны освоили и поставили для нужд фронта большое количество элементов боеприпасов. Мобилизационные задания и текущие заказы по ним перед войной имели 11 заводов НКЧМ. Из